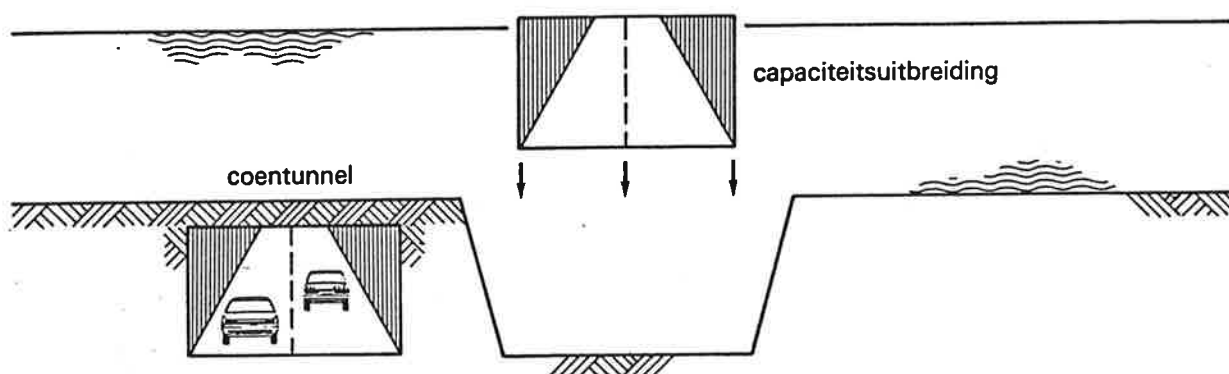


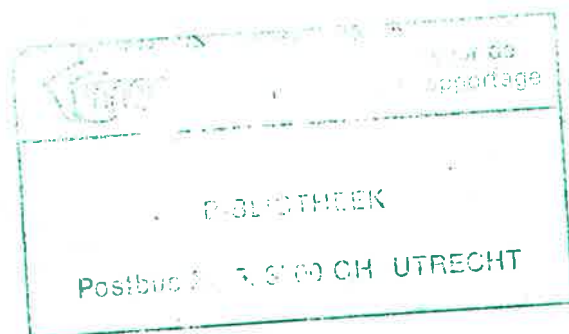
 Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Ingekomen:	13 JULI 1988
Nr.:	914/88 8/B
Dossier:	170-65

Gemeente Amsterdam
Stadsdeelraad Noord van de gemeente Amsterdam



Ontwerp, als bedoeld in art. 12 van het
Besluit op de Ruimtelijke Ordening.
De secretaris van Amsterdam,

Bestemmingsplan Coentunnel



DHV

DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV

KuiperCompagnons

Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur BV

BESTEMMINGSPLAN COENTUNNEL

Deel I Toelichting

Deel II Voorschriften en Plankaarten

april 1988

Deel I Toelichting

Inhoud van de toelichting

1. Aanleiding tot het plan
2. Planopzet
3. Beschrijving van het plan
 - 3.1. Bestemmingsplan "Partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam" (plan in hoofdzaak voor Amsterdam Noord van het gebied ten westen van het Zijkanaal I)
 - 3.2. Bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o."
 - 3.3. Bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West"
 - 3.4. Bestemmingsplan "Overbrakerpolder"
 - 3.5. Voorschriften
4. Geluidhinder
 - 4.1. Onderzoekszones
 - 4.2. De geluidhinderregimes
 - 4.3. Normstelling woningen
 - 4.4. Normstelling kantoorgebouwen
 - 4.5. Procedure
 - 4.6. De kosten van voorzieningen
 - 4.7. Verkeersgegevens
 - 4.8. Berekeningsmethode
 - 4.9. Berekeningsresultaten
5. Overleg
 - 5.1. Maatschappelijk overleg
 - 5.2. Overleg als bedoeld in art. 10 van het Besluit Ruimtelijke Ordening
6. Economische Uitvoerbaarheid

Toelichting, op het bestemmingsplan Coentunnel

1. Aanleiding tot het plan

De Coentunnel vormt al jaren een ernstig knelpunt in het hoofdwegennet. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 31 oktober 1985 bekend gemaakt dit knelpunt in de ringweg van Amsterdam (A10) te willen oplossen door de aanleg van een tweede tunnelbuis direct naast de bestaande tunnel. Bestuurlijk is overeengekomen dat de verbreding zo snel mogelijk zal worden gerealiseerd. Ter uitvoering van genoemde beslissingen is vanwege Rijkswaterstaat een nota: "Capaciteitsuitbreiding Coentunnel" uitgebracht. Deze nota, waarin de achtergronden en effecten van de capaciteitsuitbreiding worden beschreven kan worden gezien als een uitgebreide toelichting bij het project. De nota is bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd, maar maakt er formeel geen deel van uit.

In genoemde nota wordt gekozen voor een capaciteitsuitbreiding aan de oostkant van het huidige tracé. In het kader van het project zal aan de westzijde de aansluiting van de A 10 via de Basisweg en de Seineweg op de Haarlemmerweg worden meegenomen.

Uiteraard is het noodzakelijk om de bestemmingsplannen waar de Coentunnel en aansluitende wegvakken deel van uitmaken zodanig te herzien dat de verbreding mogelijk is. Het onderhavige bestemmingsplan strekt daartoe.

2. Planopzet

Van noord naar zuid gerekend is de Coentunnel begrepen in de volgende bestemmingsplannen.

1. Bestemmingsplan "Partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam" (plan in hoofdzaak voor Amsterdam Noord voor het gebied ten westen van het Zijkanaal I);

2. Bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o.";
3. Bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West";
4. Bestemmingsplan "Overbrakerpolder".

Bij beschouwing van vorenbedoelde bestemmingsplannen blijkt dat het bestaande tracé alsmede een zeer groot gedeelte van de tracés van de uitbreiding van de capaciteit reeds als verkeersbestemming in de bestaande bestemmingsplannen zijn opgenomen. Ten behoeve van de verbreding van de Coentunnel is het noodzakelijk te beschikken over gronden direct gelegen naast een reeds vastgelegde verkeersbestemming waarop een andere bestemming rust. Het is derhalve niet noodzakelijk het gehele tracé inclusief het bestaande tracé op te nemen in een nieuw bestemmingsplan. De herziening kan beperkt blijven tot enkele "schillen". Om die reden is gekozen voor een integrale herziening genaamd bestemmingsplan Coentunnel, welk plan uitsluitend betrekking heeft op die gedeelten van de bestemmingsplannen die herziening behoeven en niet op de reeds vastgelegde verkeersbestemmingen.

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, voorschriften en bijbehorende toelichting. De plankaart bestaat uit 4 bladen.

Op de kaartbladen 1 tot en met 3 zijn de gedeelten van de desbetreffende bestemmingsplannen aangegeven, voor zover deze voor herziening in aanmerking komen.

Kaartblad 4 is een overzichtskaart waarop het Coentunneltracé (inclusief verbreding en aansluitingen) is aangegeven.

3. Beschrijving van het plan

Gerekend van noord naar zuid het tracé volgend zal per bestemmingsplan worden aangegeven in hoeverre herziening noodzakelijk is.

3.1. Bestemmingsplan "Partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam" (plan in hoofdzaak voor Amsterdam Noord voor het gebied ten westen van het Zijkanaal I)

Het bestaande Coentunneltracé is opgenomen in genoemd uitbreidingsplan en het bestemmingsplan Kadoelen-Oostzanerwerf. Laatstgenoemd bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor de capaciteitsuitbreiding en kan derhalve ongewijzigd blijven. Het uitbreidingsplan is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 8 mei 1963, no. 396 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 11 augustus 1964, no. 445. De opgenomen bestemmingen in het uitbreidingsplan zijn echter niet toereikend. Zo is een strook nodig ten oosten van het bestaande Coentunneltracé tussen de noordelijke begrenzing van het algemeen uitbreidingsplan en het Noordzeekanaal. Ter plaatse vigeert de bestemming "Sportterreinen". Een gedeelte van het sportpark "Melkweg" zal moeten verdwijnen. Na herinrichting zal het sportpark kunnen blijven functioneren.

Tevens dient te worden beschikt over een strook ten westen van en evenwijdig aan rijksweg 8 ten behoeve van de reservering voor een openbaar vervoersverbinding. Deze strook is eveneens in het onderhavige bestemmingsplan begrepen. De gronden waarop de bestemming verkeers-areaal wordt gelegd zijn aangegeven op kaartblad 1.

3.2. Bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o."

De tunnel doorgaand in zuidelijke richting leidt naar het gebied begrepen in het bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o." vastgesteld door de Gemeenteraad op 19 februari 1986, no. 224 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 7 oktober 1986, no. 296. Het bestemmingsplan heeft thans rechtskracht. Hoewel het grootste deel van de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel kan worden gerealiseerd binnen de in dat plan opgenomen bestemming verkeersareaal, zijn ter weerszijden enkele stroken van bescheiden omvang nodig. Aan de westzijde gaat het om een strook grond langs de bestaande weg welke thans is bestemd voor "Industrie- en bedrijfsgebouwen, met bijbehorende erven" en "Energiecentrale met bijbehorend erf". In laatstgenoemde bestemming is een reservering voor een kabel- en leidingenstrook opgeno-

men. De aanwezige kabel- en leidingenstrook zal evenwel gehandhaafd kunnen blijven. Aan de oostzijde is het noodzakelijk de bestemming "Industrie- en bedrijfsgebouwen, met bijbehorende erven" gedeeltelijk aan te passen. Deze strook is gelegen langs de Vlothavenweg en loopt uit in een punt even ten noorden van de Coenhavenweg. Een en ander is aangegeven op kaartblad 2.

3.3. Bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West"

De Nieuwe Hemweg gepasseerd zijnde moet aan de westzijde rekening worden gehouden met de aansluiting van de A 10 via de Basisweg en de Seineweg op de Haarlemmerweg welke conform bestuurlijk gemaakte afspraken in het Coentunnelproject zal worden meegenomen. Voor deze gronden is door de Gemeenteraad op 21 juni 1978, no. 676 het bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West" vastgesteld, dat gedeeltelijk is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 18 september 1979, no. 25. Bij Koninklijk Besluit van 23 december 1987, no. 108 is aan de bestemming verkeersareaal goedkeuring onthouden.

Dit maakt het noodzakelijk in het onderhavige bestemmingsplan de bestemming verkeersareaal voor de gehele aansluiting van de A 10 via de Basisweg en de Seineweg op de Haarlemmerweg op te nemen. Een en ander is aangegeven op de kaartbladen 2 en 3.

Tevens is het noodzakelijk de bestemming verkeersareaal op te nemen voor het verlengde van de Coentunnelweg tot de Haarlemmerweg zoals aangegeven op kaartblad 4.

3.4. Bestemmingsplan "Overbrakerpolder"

Hiervoor is de aansluiting van de A 10 op de Basisweg aan de westzijde van het bestaande Coentunneltracé besproken. Het oostelijk gedeelte van de bestaande Coentunnel is vanaf de Nieuwe Hemweg opgenomen in het bestemmingsplan "Overbrakerpolder". Het bestemmingsplan is vastgesteld door de Gemeenteraad op 1 juli 1981, no. 806, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 12 oktober 1982, no. 47. Bij KB van 18 juni 1986, no. 42 heeft het bestemmingsplan rechtskracht verkregen. In het kader van dat plan betekent de capaciteitsuitbreiding dat de bestemming "Kantoorbebouwing B 1" gedeeltelijk moet worden

aangepast omdat over die gronden moet worden beschikt. Bedoelde bestemming is niet gerealiseerd. Een en ander is aangegeven op kaartblad 2.

3.5. Voorschriften

Deze behoeven slechts een summiere toelichting omdat het in feite gaat om de bestemmingen "Verkeersareaal" en "Vaarwater". In de bestemming "Verkeersareaal" zijn begrepen bebouwingen welke verband houden met de bestemming van de gronden zoals geluidsschermen en bebouwing ten behoeve van de openbare dienst en als nadere aanduiding zijn de diverse waterkeringen aangegeven.

De bestemming "Vaarwater" is gelegd op dat gedeelte van de gronden waar tevens de ondergrondse bestemming "Verkeersareaal" geldt.

4. Geluidhinder

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan in verband met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel zal moeten worden voldaan aan de bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet is voor wegverkeerslawaaï in nieuwe situaties vanaf 1 januari 1982 van kracht geworden en sinds 1 maart 1986 voor bestaande situaties. Dit onderdeel van de Wgh is beschreven in hoofdstuk VI.

De Wet geluidhinder heeft met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding van de Rijkswegen als gevolg van de verdubbeling van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg en Seineweg, globaal de volgende consequenties:

- door de wegaanlegger moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd (art. 80 Wgh);
- in de op te stellen bestemmingsplannen moet over dit onderzoek worden gerapporteerd en eventuele geluidwerende maatregelen moeten worden aangegeven (art. 77 t/m 81 Wgh);
- eventuele geluidwerende maatregelen moeten worden ontworpen en uitgevoerd;

- eventueel moeten verzoeken tot toepassing van hogere waarden in procedure worden gebracht (art. 83 t/m 86 Wgh).

In opdracht van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland is een onderzoek uitgevoerd naar de akoestische gevolgen voor de omgeving als gevolg van de reconstructie van Rijksweg 8 en Rijksweg 10 en de aanleg van de Westrandweg. De reconstructie van de rijkswegen bestaat uit de capaciteitsuitbreiding als gevolg van de uitbreiding van de Coentunnel van 2 x 2 naar 2 x 4 rijstroken.

De nieuw aan te leggen Westrandweg en Seineweg bestaan uit 2 x 2 rijstroken.

Het akoestisch onderzoek voor reconstructie van het gedeelte benoorden de Coentunnel is uitgevoerd door de Technisch Fysische Dienst TNO-TH te Delft.

De reconstructie vanaf de Coentunnel tot de aansluiting op de Rijksweg 706, Haarlemmerweg en de aanleg van de Westrandweg is onderzocht door Tebodin Raadgevend Ingenieurs te Den Haag.

Het gedeelte Basisweg en Seineweg is onderzocht door de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam.

Een overzicht van de uitgangspunten en resultaten van deze onderzoeken zijn in het volgende samengevat.

4.1. Onderzoekszones

Artikel 74 van de Wet geluidhinder bepaalt de breedte van de zone waarin de geluidsbelasting voor de "nieuwe situaties" moet worden onderzocht. De wettelijke zonebreedtes zijn zodanig bepaald dat er buiten de zone in principe geen geluidsniveaus voorkomen van meer dan 50 dB(A) in nieuwe situaties.

Deze is bij een weg met 2 x 3 rijstroken in buitenstedelijk gebied 600 m en bij een weg van 2 x 2 rijstroken in buitenstedelijk gebied 400 m aan weerszijden van de weg. Buitenstedelijk gebied wil zeggen dat het een weg buiten de bebouwde kom betreft dan wel een weg daarbinnen, waarop de toegestane maximum snelheid meer dan 50 km per uur bedraagt. Op grond van artikel 1 Wgh zijn over de gehele lengte van Rijksweg 8,

Rijksweg 10, Westrandweg, Basisweg en Seineweg, de normen voor buitenstedelijk gebied van toepassing.

In een "bestaande situatie" is volgens artikel 88 Wgh van toepassing het zogenaamde "gebied van de zone", dat smaller is dan de zone. De breedte van het gebied van de zone wordt bepaald op basis van de huidige situatie. Buiten het gebied van de zone komen in beginsel geen geluidsbelastingen voor van meer dan 55 dB(A). Bij een weg van 2 x 2 rijstroken in het buitenstedelijk gebied is het gebied van de zone 200 m aan weerszijden van de weg. Het buitengebied van de zone is in de onderhavige situatie dus 400 m en ligt tussen de zonegrens en de grens van het gebied van de zone.

De ligging van zones en het gebied van de zones is aangegeven op de kaartbijlage "Overzicht zonering vanwege wegverkeerslawaaï".

4.2. De geluidhinderregimes

De Wet geluidhinder onderscheidt "nieuwe situaties", "bestaande situaties" en "reconstructie situaties in relatie tot nieuwe en bestaande situaties".

De verschillende situaties worden onderscheiden vanuit de voorgenomen ingreep. Zowel de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige objecten als de aanleg van een weg kunnen onder het regime van de Wgh vallen.

Bestaande situaties

Onder "bestaande situaties" worden verstaan die situaties, waar de weg en de woningen op 1-3-'86 aanwezig, in aanleg, aanbouw of geprojecteerd zijn, de geluidsbelasting aan de gevel hoger dan 55 dB(A) is en de woningen binnen het gebied van de zone liggen.

Aanwezige woningen of in aanbouw zijnde woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) komen voor sanering in aanmerking. Deze gevallen moeten aan de Minister van VROM worden gemeld. Deze stelt jaarlijks vast voor welke aangemelde gevallen saneringsmaatregelen kunnen worden uitgevoerd. Daarbij stelt hij zowel de uit te voeren maatregelen als de maximale toelaatbare geluidsbelasting aan de gevel vast. De geluidsbelasting mag voor woningen niet meer dan 70 dB(A) bedragen.

Voor geprojecteerde woningen dient door Gedeputeerde Staten hetzij een eventuele hogere grenswaarde dan 50 dB(A) te worden verleend in het kader van een op te stellen bestemmingsplan hetzij een verklaring van geen bezwaar te worden gegeven in het kader van de beoordeling van de aanvraag om een bouwvergunning. Dit laatste doet zich voor indien de woning wel gebouwd kan worden op basis van het vigerende bestemmingsplan, maar nog niet eerder een toetsing van de geluidsbelasting aan de normen van de Wet geluidhinder heeft ondergaan. De bouwvergunning mag dan eerst worden afgegeven als uit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting 50 dB(A) of minder is dan wel, indien de geluidsbelasting hoger is dan 50 dB(A), Gedeputeerde Staten hebben verklaard tegen de bouw geen bezwaar te hebben.

Nieuwe situaties

Er is sprake van een "nieuwe situatie", wanneer na 1-1-'82 een weg wordt aangelegd of gereconstrueerd, of geluidsgevoelige bebouwing wordt gebouwd binnen de zone van de weg (al dan niet geregeld in een bestemmingsplan), voor zover niet onder bestaande situaties vallend.

Indien geluidsbelastingen aan de gevel van woningen zullen optreden van meer dan 50 dB(A) dan kan de bouw slechts worden toegestaan indien Gedeputeerde Staten een ontheffing verlenen. Deze ontheffing dient de goedkeuring van de Minister van VROM te krijgen.

Reconstructies

Aan een reconstructie van een weg zijn drie eisen verbonden om als "reconstructiesituatie" volgens de Wgh te kunnen gelden. Er moet sprake zijn van:

1. Een wijziging op of aan de weg in fysieke zin.
2. Een wijziging van de invoergegevens voor de berekening van een geluidsbelasting.
3. Een aanwezige weg.

Wanneer de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie zal afnemen hoeft Rijkswaterstaat niets te doen.

Een reconstructie van een weg dient getoetst te worden aan de normen voor "reconstructies in bestaande situaties" indien:

- a. de weg op 1-3-1986 aanwezig is;
- b. de woningen zijn gelegen binnen het gebied van de zone;
- c. deze woningen een geluidsbelasting aan de gevel ondervinden van meer dan 55 dB(A);
- d. de minister nog geen waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting heeft vastgesteld in het kader van een eventuele saneringsoperatie.

Dit houdt in, dat wanneer de geluidsbelasting in het gebied van de zone lager is dan 55 dB(A), of wanneer de geluidsgevoelige bebouwing in het buitengebied van de zone is gesitueerd, er gerekend moet worden met de normen voor "reconstructie in nieuwe situaties".

Voor de in het gebied van de zone gelegen woningen, die nu, dus vóór de reconstructie, reeds een geluidsbelasting van de te reconstrueren weg ondervinden die hoger is dan 55 dB(A) (de zogenaamde saneringssituaties), moet in beginsel de procedure van de artikelen 99 en volgende van de Wet geluidhinder gevolgd worden.

4.3. Normstelling woningen

Nieuwe situaties

Wanneer een weg wordt aangelegd in een gebied met bestaande en geprojecteerde woningen is er sprake van een "nieuwe situatie". Van een "nieuwe situatie" is in het onderhavige plan sprake bij de aanleg van de Westrandweg en de Seineweg.

De voorkeursgrenswaarde bedraagt in dat geval, volgens artikel 82 Wgh, 50 dB(A) aan de gevels van de woningen. Indien de toepassing van geluidbeperkende maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidsbelasting van de gevels van de betrokken woningen tot 50 dB(A), onvoldoende doeltreffend zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard en de weg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie gaat vervullen, kan bij Gedeputeerde Staten, op grond van artikel 2 onder 1-c van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen", een verzoek

worden ingediend voor het toelaten van een hogere waarde. Voor geprojecteerde woningen en een nieuwe weg in buitenstedelijk gebied, geldt op grond van artikel 83, eerste lid, van de Wet geluidhinder een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB(A). Wanneer Gedeputeerde Staten een hogere waarde toekennen dient zorg te worden gedragen voor een geluidsniveau in de woning van ten hoogste 35 dB(A).

Reconstructie

De voorkeursgrenswaarde voor woningen in reconstructiesituaties is de huidige geluidsbelasting dan wel 50 dB(A), indien de huidige belasting minder bedraagt dan 50 dB(A).

Ontheffing kan worden verleend voor een toename van de geluidsbelasting tot een maximum van 5 dB(A), mits de geluidsbelasting voor geprojecteerde woningen de 65 dB(A) en van bestaande woningen de 70 dB(A) niet overschrijdt.

Bij reconstructiesituaties is de zogenaamde "2 dB(A)-problematiek" van belang. Deze 2 dB(A) is de resultante van de geluidsbelasting ná reconstructie minus die van vóór reconstructie; dit alles in niet afgeronde getallen. De Wet geluidhinder gaat er in beginsel van uit, dat bij reconstructies de extra geluidhinder als gevolg van die reconstructie weggenomen dient te worden.

De wegaanlegger (Rijkswaterstaat) is hiertoe alleen verplicht, indien de toename van het geluidsniveau 2 dB(A) of meer bedraagt, of 1 dB(A) of meer, indien de maatregelen gecombineerd worden met door het ministerie van VROM te nemen maatregelen in het kader van de sanering.

Voor gronden gelegen buiten het "gebied van de zone", (verder het buitengebied van de zone te noemen) geldt de reconstructieprocedure van "nieuwe situaties" volgens de artikelen 82 t/m 84 van de Wet geluidhinder. Dit betreft in dit plan gronden, gelegen tussen de 200 m c.q. 400 m enerzijds en de 600 m anderzijds, dit gemeten uit de grens van de weg.

Ook voor de zich in het gebied van de zone bevindende woningen die nu, dus vóór de reconstructie, een lagere geluidsbelasting dan 55 dB(A) ondervinden, moet eveneens de procedure volgens artikel 82 t/m 84 worden gevolgd, indien de woning aanwezig is en de weg aanwezig is, al dan niet in reconstructie. In het geval de weg aanwezig is, al dan niet in

reconstructie en de bebouwing in aanbouw is, mag de binnenwaarde niet hoger zijn dan 40 dB(A) (Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer, artikel 11 lid 6).

4.4. Normstelling kantoorgebouwen

Nieuwe situaties

Ook voor kantoorgebouwen geldt dat de aanleg van een nieuwe weg in de nabijheid daarvan gezien wordt als een nieuwe situatie.

De voorkeursgrenswaarde bedraagt, volgens artikel 4, lid 2 van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" 55 dB(A). Volgens artikel 5 lid 3, kan met toepassing van artikel 85 van de wet, een hogere waarde vastgesteld worden, met dien verstande, dat deze waarde voor de dagperiode 75 dB(A) niet te boven mag gaan. Wanneer voor de gevels van in aanbouw zijnde of aanwezige kantoorgebouwen binnen de zone van de weg een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) optreedt, moeten maatregelen worden getroffen om te bevorderen, dat de geluidsbelasting vanwege die weg, binnen geluidsgevoelige ruimten binnen de 40 dB(A) niet te boven gaat.

Reconstructie

Ingevolge de Wet geluidhinder wordt de verbreding van Rijksweg 10 ter plaatse van bestaande en geprojecteerde kantoorbebouwing, aangemerkt als een reconstructie. De voorkeursgrenswaarde voor kantoren in reconstructiesituaties is de huidige geluidsbelasting dan wel, 55 dB(A), indien de geluidsbelasting voor reconstructie minder dan 55 dB(A) bedraagt. Onthefing kan worden verleend voor een toename van de geluidsbelasting met ten hoogste 5 dB(A). Dit onder de voorwaarde, dat de geluidsbelasting 75 dB(A) niet zal overschrijden. Voor de in het gebied van de zone gelegen kantoren die nu, dus voor de reconstructie, reeds een geluidsbelasting van de te reconstrueren weg ondervinden die in de dagperiode hoger is dan 65 dB(A), moet de procedure volgens de artikelen 99 en verder van de wet gevolgd worden.

De wegaanlegger (Rijkswaterstaat) moet alleen maatregelen tegen de toename van de geluidhinder treffen, indien die toename 2 dB(A) of meer bedraagt, of 1 dB(A) of meer, indien de maatregelen gecombineerd worden

met door het ministerie van VROM te nemen maatregelen in het kader van de sanering. Indien een hogere waarde voor de gevel wordt toegestaan, mag de binnenwaarde niet hoger dan 45 dB(A) zijn in het geval de kantoorbebouwing aanwezig is en de weg eveneens aanwezig is, al dan niet in reconstructie. In het geval de weg aanwezig is, al dan niet in reconstructie en de bebouwing in aanbouw is, mag de binnenwaarde niet hoger zijn dan 40 dB(A) (Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer, artikel 11 lid 6).

4.5. Procedure

De capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel kan grotendeels plaatsvinden op grond van de thans vigerende bestemmingsplannen. De resterende deelen, "de schillen", zijn opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.

Tegelijk met het opstellen van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek verricht door de wegaanlegger. Voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan kan vaststellen, dient de procedure voor een verzoek hogere grenswaarde doorlopen te zijn. De maximum normen voor deze hogere grenswaarden zijn vermeld in hoofdstuk 2.3.

Een verzoek voor een hogere grenswaarde dient òf door de wegaanlegger òf door de gemeente te worden ingediend bij Gedeputeerde Staten (G.S.). De procedure voor een verzoek hogere grenswaarde is geregeld in het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" d.d. 20 november 1981.

4.6. De kosten van voorzieningen

De kosten van geluidwerende voorzieningen zijn bij "nieuwe situaties" (nieuw aan te leggen weg, woningen/kantoren in aanbouw of aanwezig) voor rekening van de wegaanlegger.

Saneringsmaatregelen in "bestaande situaties" worden uitgevoerd op kosten van het departement dat met de zorg voor de milieuhygiëne is belast. Bij een "reconstructie situatie" ligt deze kostenverdeling moeilijker. Hierbij is maatgevend de vraag of er sprake is van een sanering.

In geval van een "reconstructie, nieuwe situatie" (geen sanering) moeten de geluidwerende maatregelen die op grond van de Wgh vereist zijn,

worden aangebracht door en op kosten van de wegbeheerder die de reconstructie uitvoert.

In gevallen waarbij zowel maatregelen als gevolg van reconstructie, als saneringsmaatregelen moeten worden getroffen (huidige belasting meer dan 55 dB(A)) komen de kosten naar evenredigheid ten laste van de wegbeheerder en het ministerie van VROM. De geluidwerende maatregelen als gevolg van de reconstructie van Rijksweg 8 en 10 worden in afwijking van deze regel volledig door Rijkswaterstaat gefinancierd.

4.7. Verkeersgegevens

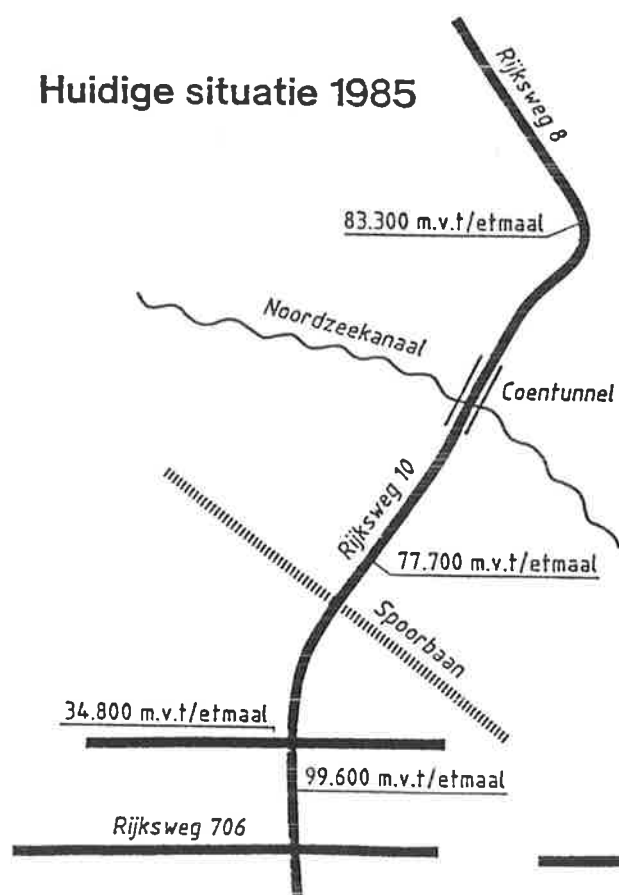
Voor het uitvoeren van de akoestische onderzoeken is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens zoals deze door Rijkswaterstaat zijn verstrekt.

Hierbij is voor de huidige situatie (zonder aanleg 2e Coentunnel) gebruik gemaakt van de geregistreerde etmaal-intensiteiten in 1985.

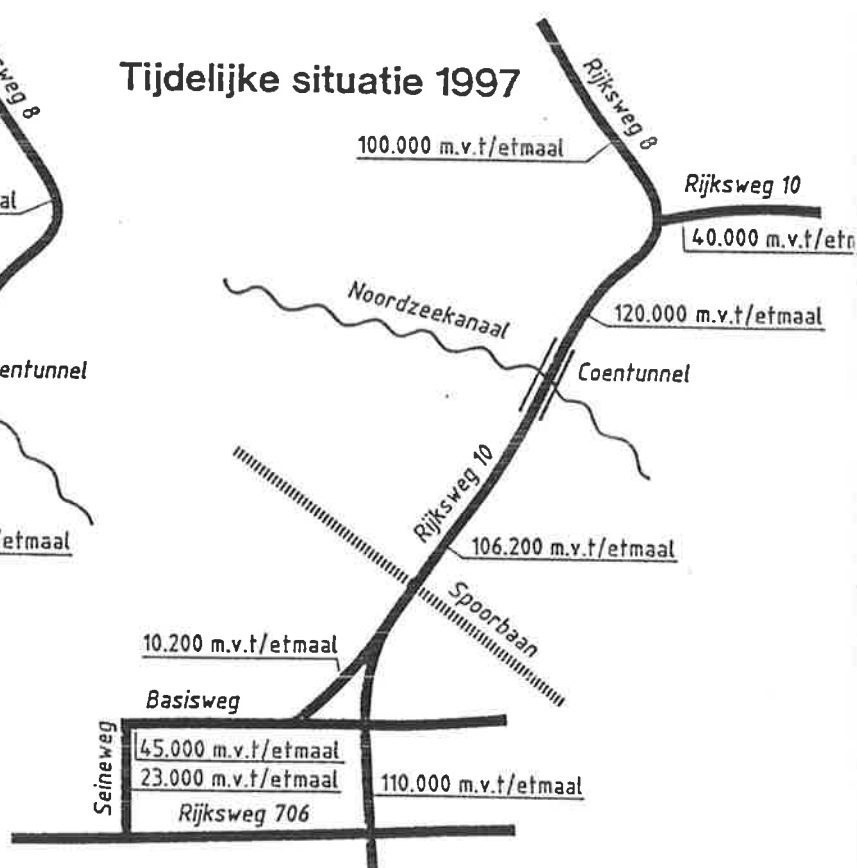
Voor de toekomstige situatie (na aanleg 2e Coentunnel) is gebruik gemaakt van een prognose van de verkeersintensiteiten voor het jaar 1997. In deze prognose is er nog niet van uitgegaan dat de Westrandweg als autosnelweg wordt uitgevoerd, maar van de situatie waarin deze in eerste instantie alleen aangelegd wordt tussen Rijksweg 10 en een punt even westelijk van de Radarweg en daar tijdelijk aangesloten wordt op de bestaande Basisweg.

Een overzicht van de gehanteerde etmaalintensiteiten is in de volgende figuren aangegeven.

Huidige situatie 1985



Tijdelijke situatie 1997



Bij toetsing aan grenswaarden wordt in de Wet geluidhinder gewerkt met de "etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau". De etmaalwaarde voor het equivalente geluidsniveau voor wegverkeer is de hoogste van de volgende waarden:

- het equivalente niveau gedurende de dagperiode (07.00-19.00 uur);
- het equivalente niveau gedurende de nachtperiode (23.00-07.00 uur), vermeerderd met 10 dB(A).

Dit betekent dat de eisen voor de nachtperiode met 10 dB(A) worden verscherpt.

In de onderhavige situatie zijn alle berekeningen uitgevoerd voor de gemiddelde nachtsituatie, aangezien deze als "etmaalwaarde" maatgevend is.

Voor alle wegen is uitgegaan van een gemiddeld nachtuur van 1,25% ten opzichte van de etmaalintensiteit. De verdeling van het gemiddeld nachtuur over de verschillende voertuigcategorieën is als volgt:

- | | | |
|----------------|------------------------------|-------|
| - categorie 1: | motorrijwielen: | 0% |
| - categorie 2: | lichte motorvoertuigen: | 87,2% |
| - categorie 3: | middelzware motorvoertuigen: | 5% |
| - categorie 4: | zware motorvoertuigen: | 7,8% |

De gehanteerde snelheden zijn de wettelijk toegestane maximum snelheden van 100 km per uur voor de lichte motorvoertuigen en 80 km per uur voor de middelzware motorvoertuigen. Bij het onderzoek van de toekomstige situatie is er van uitgegaan dat op Rijksweg 8 en Rijksweg 10 (met de onderlinge aansluitingen en de toe- en afritten) een wegdek zal komen van zeer open asfaltbeton (zoab). Een uitzondering vormt het gedeelte van Rijksweg 10 ten oosten van het viaduct over de Stellingweg, waar gerekend is met een wegdek van normaal asfaltbeton. Ook voor de huidige situatie van Rijksweg 8 en 10 en de plaatselijke wegen is gerekend met een wegdek van normaal asfaltbeton.

4.8. Berekeningsmethode

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen en de effecten van afschermingen in het overdrachtsgebied is gebruik gemaakt van Standaardrekenme-

thode II uit het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï". Dit voorschrift bevat de regeling als bedoeld in artikel 102 Wgh en is op 1 januari 1982 van kracht geworden.

Deze methode kent een grote nauwkeurigheid en wordt toegepast in die gevallen, waarin het effect dient te worden meeberekend van afscherming danwel van obstakels in het overdrachtsgebied.

Voorts dient deze methode te worden toegepast, indien het geluid op de gevel dient te worden geanalyseerd in octaafbanden ten behoeve van de berekening van de isolatiewaarde.

Voor de uitvoering van de berekening is gebruik gemaakt van het computer-simulatiemodel waarin de volgende elementen zijn ingevoerd:

- rijlijnen (hartlijnen zoneplichtige wegen);
- bestaande bebouwing;
- schermen (aan de wegzijde absorberend);
- overgangen van harde naar zachte bodem;
- waarneempunten.

De huidige situatie is in dit model ingevoerd zoals de bovengenoemde elementen momenteel gelegen zijn.

Voor de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van de door Rijkswaterstaat toegeleverde overzichtskaarten.

4.9. Berekeningsresultaten

De geluidsbelastingen bij alle berekende waarneempunten zijn in drie akoestische rapporten weergegeven.

1. Voor het gedeelte benoorden de Coentunnel in het rapport "Geluids-onderzoek capaciteitsuitbreiding Coentunnel" dd. 16 juni 1987 (met aanvulling 18 september 1987) van de Technisch Fysische Dienst TNO-TH.
2. Voor het gedeelte bezuiden de Coentunnel tot de aansluiting op de Rijksweg 706 in het rapport "Akoestisch onderzoek reconstructie Rijksweg 10/aanleg Westrandweg" dd. september 1987, van Tebodin, Advies en Constructie Bureau B.V.
3. Voor het gedeelte Basisweg en Seineweg in het rapport "Akoestisch rapport Basisweg en Seineweg ten behoeve van het ontwerp-bestem-

mingsplan Coentunnel" d.d. 20-10-1987 van de Dienst Ruimtelijke Ordening, sector Milieu van de gemeente Amsterdam.

In het volgende zijn de belangrijkste resultaten en conclusies samengevat. Op het bijgevoegde overzichtskaartje zijn de drie onderzoeksgebieden met de belangrijkste waarneempunten (A t/m K) aangegeven.

Ad 1: Het gedeelte benoorden de Coentunnel

Als geluidsgevoelige objecten komen hier uitsluitend woningen voor.

De geluidsbelasting in de huidige situatie bedraagt voor alle waarneempunten minder dan 55 dB(A), zodat in alle situaties sprake is van een "reconstructie nieuwe situatie".

A. Oostzanerdijk 180 en 184

De huidige geluidsbelasting voor woning Oostzanerdijk 180 (waarneempunt 12 in het akoestisch onderzoek) bedraagt op de eerste bouwlaag 56 dB(A) en op de tweede bouwlaag 57 dB(A). Na reconstructie neemt de geluidsbelasting toe tot 57 dB(A) respectievelijk 57,6 dB(A). Dit laatste getal wordt afgerond naar het dichtsbijgelegen even getal i.c. 58 dB(A). Het College van Gedeputeerde Staten wordt verzocht een hogere grenswaarde vast te stellen voor 57 dB(A) voor de eerste bouwlaag en 58 dB(A) voor de tweede bouwlaag.

De woning Oostzanerdijk 184 (waarneempunt 31 in het akoestisch onderzoek) heeft slechts één bouwlaag waarvan de geluidsbelasting toeneemt van 53 dB(A) tot 54,4 dB(A) na reconstructie. Een hogere grenswaarde wordt verzocht voor 54 dB(A).

B. Sportpark Oostzanerwerf 3

De huidige gevelbelasting van de woning (waarneempunt 7 in het akoestisch onderzoek) van 53,8 dB(A) wordt ten gevolge van de reconstructie verhoogd met 1,4 dB(A) tot 55,2 dB(A).

Deze toename treedt op ondanks het feit dat als maatregel aan de weg reeds zeer open asfaltbeton (zoab) wordt toegepast.

De toename van de geluidsbelasting is kleiner dan 2 dB(A). Maatregelen zijn derhalve niet nodig.

Het College van Gedeputeerde Staten wordt verzocht een hogere grenswaarde vast te stellen voor de woning sportpark Oostzanerwerf 3 van 55 dB(A).

C. Meteorenweg 268 en 270

Deze woningen (waarneempunt 1 in het akoestisch onderzoek) ondervinden na reconstructie een toename van de geluidsbelasting van 0,5 dB(A). Op de tweede woonlaag tot 54,5 dB(A). Afronding van de geluidsbelasting dient te geschieden naar het dichtstbijgelegen even getal i.c. 54 dB(A). Ontheffing behoeft niet te worden gevraagd.

D. Tuindorp-Oostzaan

De woningen in de woonwijk Tuindorp-Oostzaan (waarneempunten 2 t/m 6 in het akoestisch onderzoek) ondervinden in de huidige situatie een geluidsbelasting die varieert van 46,6 tot 53,5 dB(A). Na reconstructie variëren de geluidsbelastingen van 47,5 tot 53,3 dB(A). Voor het merendeel van de woningen neemt de geluidsbelasting af. De twee waarneempunten waarvoor de geluidsbelasting toeneemt (met maximaal 0,7 dB(A)), kennen een geluidsbelasting na reconstructie van niet meer dan 50 dB(A). Omdat daarbij voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde, behoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Ad 2 Het gedeelte van Coentunnel tot aansluiting Rijksweg 706, Haarlemmerweg

Reconstructie Rijksweg 10

Met betrekking tot de reconstructie van Rijksweg 10 kan opgemerkt worden dat uit het resultaat van het door het ingenieursbureau Tebodin verrichte akoestisch onderzoek ten zuiden van de Coentunnel blijkt, dat bij toepassing van zeer open asfalt beton (zoab) op alle waarneempunten de geluidsbelasting in 1997 afneemt met 1 tot 4 dB(A) ten opzichte van de geluidsbelasting in 1985. Op slechts één waarneempunt, te weten waarneempunt E (Propaanweg 3), vindt een toename plaats van 0,6 dB(A). De overige bestaande en geprojecteerde woningen en kantoorgebouwen blijven voor wat betreft de reconstructie van de Rijksweg 10 voldoen aan de normstelling van de Wet geluidhinder.

E. Propaanweg 3

Deze woning (waarneempunt 3 in het akoestisch onderzoek) maakt deel uit van een complex woningen dat gedeeltelijk in het gebied van de zone van Rijksweg 10 ligt en voor het overige is gesitueerd buiten het gebied van de zone. Waarneempunt 3 heeft in de huidige situatie een geluidsbelasting van 59,3 dB(A). Na reconstructie bedraagt de geluidsbelasting 59,9 dB(A). In het kader van de reconstructie van Rijksweg 10 worden alle woningen in de wijk op gelijke wijze behandeld, zodat deze alle worden beoordeeld volgens de procedure van reconstructie bestaande situatie. De hogere grenswaarde voor 1 dB(A) dient door de Minister van VROM te worden verleend in het kader van de sanering nu de huidige geluidsbelasting reeds meer dan 55 dB(A) bedraagt.

Weggedeelte Rijksweg 10 - Basisweg

In de zone van het nieuw aan te leggen weggedeelte Rijksweg 10 - Basisweg, zijn geen bestaande woningen aanwezig. In deze zone is echter wel een kantoorgebouw aanwezig. Het bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West" staat de nieuwbouw van één dienstwoning per hectare bruto terrein toe.

F. Stichting Fonds Bouwnijverheid

Dit kantoorgebouw (waarneempunt 7 in het akoestisch onderzoek) voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) voor kantoorgebouwen.

G. Teleport en andere te projecteren kantoorgebouwen

Deze kantoorgebouwen zijn geprojecteerd in het plan "Haven- en Recreatiegebied West" (waarneempunt 8 in het akoestisch onderzoek), dat op dat punt is goedgekeurd en derhalve vigeert. De voorkeursgrenswaarde in de maatgevende dagperiode wordt met 1 dB(A) overschreden. Hiervoor zullen nu nog geen ontheffingen worden gevraagd, maar deze kantoorgebouwen zullen worden beschouwd bij de beoordeling van de bouwvergunningaanvraag.

H. Te projecteren woningen

Voor de in het plan "Haven- en Recreatiegebied West" geprojecteerde dienstwoningen zal de geluidsbelasting 56,4 dB(A) bedragen. Ontheffingen en maatregelen worden hier niet aangevraagd en aangegeven, maar zullen op gelijke wijze worden beschouwd als hiervoor onder G is aangegeven voor geprojecteerde kantoren.

K. Bestaande woningen

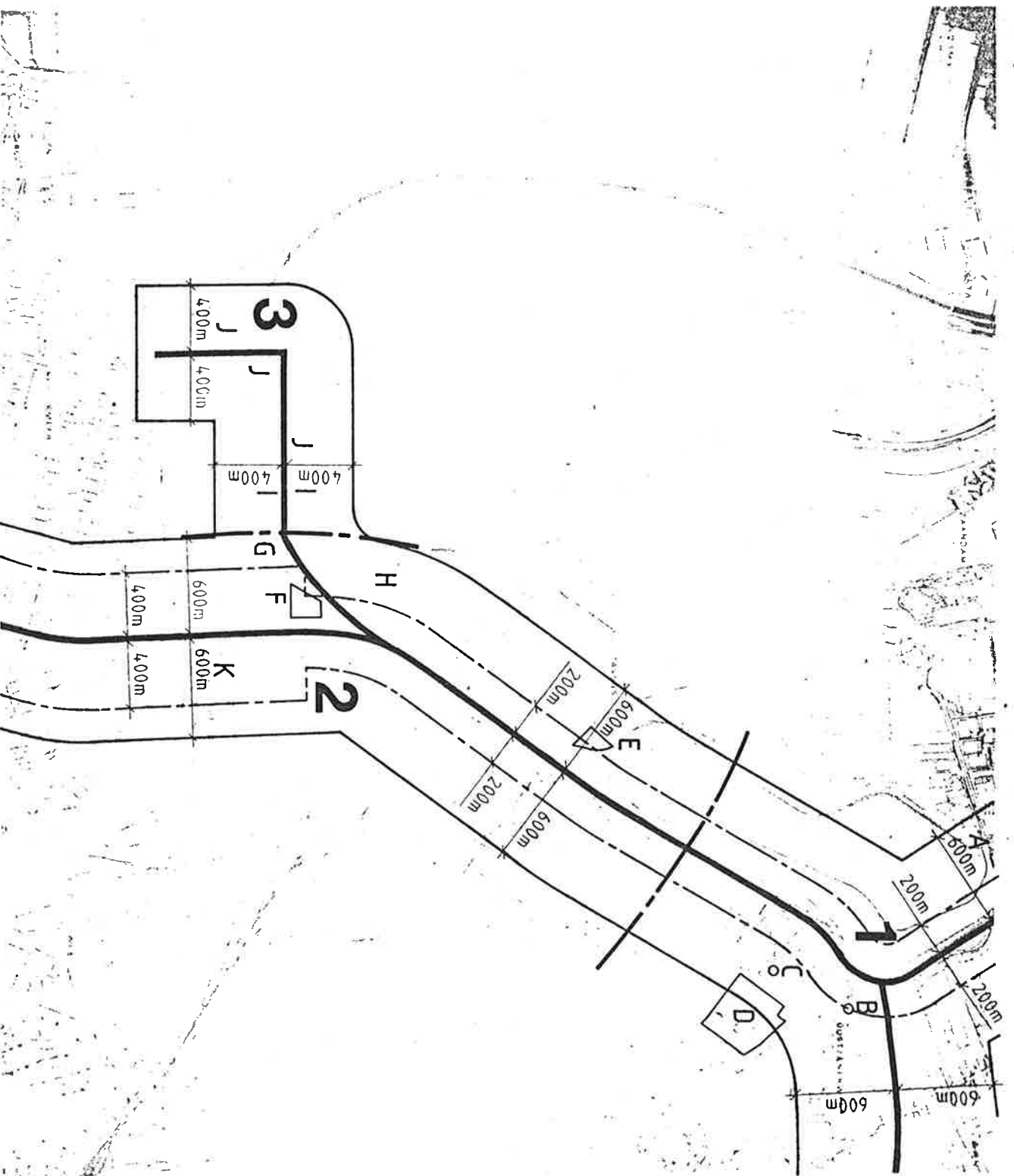
Voor de woningen aan de Velsersweg neemt de geluidsbelasting met 1 dB(A) af van 67,7 dB(A) naar 66,7 dB(A). Aan de Spaarndammerdijk neemt de geluidsbelasting af van 61,6 dB(A) naar 60,7 dB(A). Voor deze woningen is sprake van een latere reconstructie met betrekking tot bestaande situaties, waarvoor door de Minister van VROM, in het kader van de sanering, een waarde dient te worden vastgesteld.

Ad 3: Het gedeelte Basisweg en Seinenweg

Ten gevolge van de capaciteitsuitbreiding Coentunnel kan een toename verwacht worden van de verkeersintensiteit op de Basisweg. De toename is slechts van tijdelijke aard. Na aanleg van de Westrandweg zal de intensiteit op de Basisweg (laag gelegen weg) afnemen. Aangenomen is dat op hetzelfde tracé van de Basisweg, de Westrandweg (hoog gelegen) zal worden aangelegd. Een gedeelte van het doorgaand verkeer op de Basisweg zal dan via de Westrandweg worden afgewikkeld.

I. Aanwezige woningen

In het gebied van de zone langs de Basisweg zijn een aantal dienstwoningen gelegen, waarvoor de huidige geluidsbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt. Deze woningen dienen in het kader van de sanering aan de Minister van VROM te worden gemeld. Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel zal de geluidsbelasting voor deze woningen met maximaal 1 dB(A) toenemen. Voor zover sprake is van een reconstructie zal een hogere grenswaarde voor 1 dB(A) door de Minister in het kader van de saneringsoperatie moeten worden vastgesteld (artikel 99 Wgh e.v.).



Overzicht waar akoestisch onderzoek is verricht

J. Volkstuincomplexen

Voor de bestaande volkstuincomplexen zal worden gestreefd naar een geluidsbelasting langs de Seineweg van ten hoogste 58 dB(A). Daartoe zullen, waar nodig, geluidafschermdende voorzieningen in de vorm van een aarden wal worden gerealiseerd.

5. Overleg

5.1. Maatschappelijk overleg

In het kader van de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan "Coentunnel" heeft overleg plaatsgevonden met de bevolking. De volgende bijeenkomsten zijn gehouden:

14 december 1987: inspraakavond Stadsdeelgemeente Amsterdam-Noord

15 december 1987: inspraakavond Gemeente Amsterdam

17 december 1987: voorlichtingsavond Gemeente Zaanstad

21 december 1987: voorlichtingsavond Gemeente Oostzaan.

Door middel van advertenties in plaatselijke dagbladen en het op ruime schaal verspreiden van voorlichtingsbrieven aan hen die wonen en werken in de gebieden in de omgeving van het te realiseren project, is de bevolking in kennis gesteld van deze avonden.

Voorafgaande aan de avonden heeft het ontwerp-bestemmingsplan en de nota van Rijkswaterstaat Noord-Holland "Capaciteitsuitbreiding Coentunnel" ter inzage gelegen op de secretarie van de Gemeente Amsterdam en op de secretarie van de Stadsdeelgemeente Amsterdam-Noord.

Op de avonden is zowel door Rijkswaterstaat als door de bestuurders van de Gemeenten toelichting gegeven op de beleidsvoornemens en de diverse inhoudelijke aspecten, verbonden aan het project (verkeer, milieu e.d.). Voorts zijn de ingezetenen en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke- en rechtspersonen in de gelegenheid gesteld hun mening over de beleidsvoornemens kenbaar te maken en daarover van gedachten te wisselen. De verslagen van de bijeenkomsten zijn als bijlagen bij de Toelichting gevoegd.

Zoals uit de verslagen blijkt, zijn vele vragen gesteld en zijn kritische kanttekeningen geplaatst, met name met betrekking tot de relatie met de

Westrandweg, waaromtrent beantwoording c.q. discussie heeft plaatsgevonden. Op grond van de resultaten van het overleg is er geen aanleiding van het beleidsvoornemen tot vergroting van de capaciteit van de Coentunnel af te zien.

5.2. Overleg als bedoeld in art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 10 van het Bro 1985 is het concept-bestemmingsplan om commentaar gezonden aan de volgende instanties van Rijk en Provincie:

1. De Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland
2. Directeur Noord-Holland Dienst gebouwen, werken en terreinen van het Ministerie van Defensie
3. Inspecteur Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland
4. Directeur Ondersteuningsinstituut
5. Inspecteur Volksgezondheid
6. Inspecteur Volkshuisvesting
7. Hoofdingenieur-Directeur Provinciale Waterstaat
8. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
9. De Rijksconsulent Economische Zaken Noord-Holland
10. De Nederlandse Spoorwegen NV
11. De Rijksverkeersinspectie district Noord-West
12. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oostzaan
13. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zaanstad
14. Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat directie Noord-Holland.

De geadresseerden, hierboven genummerd 2, 3, 6, 9 en 12 hebben schriftelijk meedegedeeld, dat het concept-bestemmingsplan hen geen aanleiding heeft gegeven tot op- of aanmerkingen. De geadresseerde nr. 7 heeft doen weten niet in staat te zijn binnen de gestelde termijn van 3 maanden een reactie te geven, terwijl van de kant van de geadresseerden genummerd 4, 5, 11 en 13 in het geheel niet is gereageerd.

Mocht in de periode tot de vaststelling van het plan alsnog een reactie hunnerzijds binnenkomen, dan zal deze bij de vaststelling worden meegenomen.

De opmerkingen van de geadresseerden 1, 8, 10 en 14 zullen hieronder puntsgewijs aan de orde worden gesteld en van ons door commentaar worden voorzien.

1. Provinciale Planologische Dienst

Geadresseerde merkt op, dat op de plankaart (blad 2) de noordpijl niet correct is weergegeven.

- Deze opmerking is juist en de plankaart zal worden aangepast.

Geadresseerde suggereert in art. 3 lid 1 van de planvoorschriften op te nemen, dat de betreffende gronden ook zijn aangewezen voor "vaarwegen".

- Deze suggestie wordt overgenomen, met dien verstande, dat in de voorschriften een nieuw artikel "Vaarwater" is opgenomen.

Tenslotte adviseert geadresseerde om volledigheidshalve in art. 3, lid 2 van de voorschriften, "verkooppunten voor motorbrandstoffen" uit te sluiten.

- Deze opmerking wordt niet opgenomen, omdat volgens vaste jurisprudentie, de vestiging van benzineverkooppunten uitsluitend is toegestaan, indien zulks expliciet in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

8. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam

Geadresseerde mist in de Toelichting bij het plan informatie met betrekking tot de thans voor de "schillen" vigerende bestemmingen "Industrie- en bedrijfsgebouwen" dan wel "Kantoorbebouwing". Er is niet aangegeven of deze bestemmingen al zijn gerealiseerd en of er met de eventueel betrokken bedrijven overleg plaatsvindt over alternatieven.

- Opgemerkt wordt, dat de kantoorbestemming niet is gerealiseerd, terwijl er met een tweetal betrokken bedrijven (Eggerding en Sterdam) overleg heeft plaatsgevonden.

10. Nederlandse Spoorwegen N.V.

Het verbaast geadresseerde dat in het bestemmingsplan de spoorlijnen niet zijn opgenomen, noch in de voorschriften, noch op de plankaarten. Slechts de havensporen en de stamlijn in Westhavenwegemplacement-

Basisweg zijn gedeeltelijk op de plankaarten aangegeven en worden in art. 3 van de voorschriften genoemd.

Geadresseerde verzoekt derhalve de thans haar in eigendom behorende alsmede de in de toekomst te verwerven gronden de bestemming "Spoorwegdoeleinden" te geven en stelt daarbij dat het aanpassen van de bestemmingsomschrijving van art. 3 in die zin, dat ook hoofdsporen onder de bestemming "Verkeersareaal" begrepen worden, een zinvolle discussie over de indeling van de beschikbare ruimte belemmert.

- Geantwoord wordt, dat deze zienswijze niet wordt gedeeld. Juist het nu reeds in juridisch planologische zin vastleggen van de reserveringen en de toekomstige opties van de NS zal in onze visie de ook door geadresseerde gewenste zinvolle discussie belemmeren. De in het concept-plan gekozen oplossing, namelijk het onderbrengen van de bestemming "Spoorwegen" in de hoofdbestemming "Verkeersareaal", maakt een soepel inspelen op de toekomstige ontwikkelingen mogelijk. Wel is op grond van de opmerkingen van geadresseerde de bestemmingsomschrijving (lid 1) aangepast, zodat naast ontsluitingssporen ook hoofdsporen daaronder worden begrepen.

Vervolgens stelt geadresseerde dat er onvoldoende ruimte is voor een combinatie van de voorgenomen aansluiting van de A10 vanaf de Coentunnel naar de Basisweg en de Seineweg en de ter plaatse aanwezige en geplande sporen, noch naast noch boven elkaar en herhaalt de reeds tijdens het overleg van 6 oktober 1987 tussen de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en de NS door haar naar voren gebrachte randvoorwaarden.

- Hierop wordt het volgende geantwoord. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat bij nader overleg met de NS in het bijzijn van een vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam aan de hand van tekeningen aannemelijk gemaakt, dat genoemde combinatie, zelfs als men uitgaat van de gewenste reserveringen voor de NS, wel mogelijk is.

Tenslotte brengt geadresseerde haar standpunt naar voren, dat naar haar mening de aanleg van een 2e Coentunnel niet opportuun is nu de Zeeburgertunnel wordt aangelegd en de aanleg van de Wijkertunnel op stapel staat. Daarenboven mist zij in de Toelichting een nadere onderbouwing van de noodzaak tot aanleg.

- In de Toelichting wordt verwezen naar de nota "Capaciteitsuitbreiding Coentunnel" van Rijkswaterstaat. In hoofdstuk 3 van deze nota wordt een onderbouwing van de noodzaak tot aanleg gegeven.

14. Rijkswaterstaat

Geadresseerde stelt dat, nu de plannen van de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel verder zijn gedetailleerd, gebleken is, dat op enkele plaatsen de bestemming "Verkeersareaal" zal moeten worden uitgebreid, namelijk ter hoogte van de aansluiting Basisweg-Radarweg en ten westen van de Kabelweg.

- Opgemerkt wordt, dat na overleg met geadresseerde overeengekomen is deze stroken niet in dit bestemmingsplan op te nemen, gezien de vrij grote onzekerheid waarin een en ander thans nog verkeert. Alleen nabij het kruispunt Basisweg-Radarweg is uitbreiding van de bestemming "Verkeersareaal" noodzakelijk. De plankaart is op dit punt dan ook aangepast.

Geadresseerde brengt vervolgens naar voren, dat de westbaan van Rijksweg 10 in het bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West" ligt en pleit ervoor, in het licht van een te verwachten niet-goedkeuring door de Kroon van de verkeersbestemmingen in dat plan, dit gedeelte in dit plan mee te nemen.

- Intussen heeft de Kroon inderdaad haar goedkeuring aan deze bestemming onthouden, zodat aan geadresseerde's wens terzake tegemoet wordt gekomen. Aan het plan is een kaartblad 4 toegevoegd waarop de betreffende gronden de bestemming "Verkeersareaal" hebben gekregen.

Tenslotte meent geadresseerde, dat de in het plangebied aanwezige waterkeringen op de kaart dienen te worden aangegeven en dat de waterkerende functie ervan in de voorschriften moet worden veilig gesteld.

- Deze opmerkingen zijn juist. Zowel de plankaarten als de voorschriften zullen in de door geadresseerde bedoelde zin worden aangepast.

6. Economische Uitvoerbaarheid

De werken zullen worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

De gronden, die nodig zijn voor de aanleg zullen door Rijkswaterstaat worden verworven.

De kosten van voorbereiding en van aanleg alsmede alle werken voortvloeiende uit deze aanleg en andere maatregelen tegen geluidhinder, handhaving van de waterhuishouding en openbare werken en omleggen van kabels en leidingen zullen door of voor rekening van Rijkswaterstaat worden uitgevoerd.

Deel II Voorschriften en Plankaarten

Inhoud van deze voorschriften

A. Inleidende bepalingen

Artikel 1	Begripsbepalingen
Artikel 2	Wijzen van meten

B. Bepalingen met betrekking tot de afzonderlijke bestemming

Artikel 3	Verkeersareaal
Artikel 4	Vaarwater

C. Algemene bepalingen

Artikel 5	Algemene gebruiksbepaling
Artikel 6	Overgangsbepalingen
Artikel 7	Algemene vrijstellingen
Artikel 8	Strafbepaling

Voorschriften als bedoeld in artikel 12 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985, deel uitmakende van het bestemmingsplan "Coentunnel"

A. Inleidende bepalingen

Artikel 1

Begripsbepalingen

In dit bestemmingsplan wordt verstaan onder:

1. het plan: het onderhavige bestemmingsplan, zijnde een bestemmingsplan als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zoals dit is vervat in de plankaart en deze voorschriften;
2. plankaart: de onder 1 bedoelde kaarten, genummerd 1 t/m 3 en overzichtskaart, genummerd 4;
3. bouwwerk: elke constructie, van enige omvang, welke hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
4. gebouw: elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
5. andere bouwwerken: bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
6. bebouwing: één of meer gebouwen en/of één of meer andere bouwwerken;
7. bouwhoogte: de hoogte van de bebouwing met inbegrip van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmings- en ventilatie-inrichtingen, lichtkappen, schoorstenen en dergelijke ondergeschikte delen van gebouwen;
8. bestemmingsgrens: een op de plankaart als zodanig aangegeven lijn welke een bestemming begrenst;
9. bebouwingspercentage: het percentage van het bestemmingsvlak dat mag worden bebouwd.

Artikel 2

Wijzen van meten

1. De begrenzing van de onderscheidene bestemmingen wordt vastgesteld door middel van meting op de kaart met een nauwkeurigheidsgraad van 1 m.
2. De bouwhoogte van gebouwen en andere bouwwerken wordt gemeten in meters vanaf het vlak, waarop de onderwerpelijke bebouwing functioneel betrekking heeft, tot aan het hoogste punt daarvan.

B. Bepalingen met betrekking tot de afzonderlijke bestemming

Artikel 3

Verkeersareaal

1. De gronden, op de plankaart bestemd voor verkeersareaal, zijn aangewezen voor rijwegen, fiets- en voetpaden, spoor- en tramwegen en parkeervoorzieningen, met inbegrip van de daarbij behorende bermen, groenstroken en waterlopen alsmede ten behoeve van geluidwerende voorzieningen.
2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag bebouwing worden opgericht en in stand gehouden voor zover deze verband houdt met de bestemming van deze gronden, waarbij de maximumbouwhoogte 10 m mag bedragen.
3. In afwijking van het bepaalde in lid 2 mag op de in lid 1 genoemde gronden, voor zover op de plankaart aangeduid met "Waterkering", geen bebouwing worden opgericht, indien daardoor het waterkerend vermogen van deze waterkering wordt verminderd of teniet gedaan.
4. Als verboden gebruik als bedoeld in artikel 5 lid 1, wordt in elk geval aangemerkt het gebruik van de in lid 1 genoemde gronden voor zover op de plankaart nader aangeduid met "Waterkering" op zodanig wijze dat, of tot een doel waarbij, het waterkerend vermogen van de waterkering wordt verminderd of teniet gedaan.

Artikel 4

Vaarwater

1. De gronden, op de plankaart bestemd voor vaarwater, zijn aangewezen voor waterwegen ten dienste van het verkeer te water, met de daarbij behorende andere bouwwerken, alsmede voor de bestemming "Verkeersareaal", waarbij het bepaalde in artikel 3 van overeenkomstige toepassing is.
2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag uitsluitend bebouwing worden opgericht en in stand gehouden voor zover deze verband houdt met de bestemmingen van deze gronden.

C. Algemene bepalingen

Artikel 5

Algemene gebruiksbepaling

1. Het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming of de daarbij behorende voorschriften.

2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 6

Overgangsbepalingen

1. a. Bebouwing welke op de eerste dag van de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan bestond of kon worden opgericht krachtens een eerder verleende of nog te verlenen bouwvergunning, die voor wat betreft bestemming en/of omvang niet overeenstemt met het bestemmingsplan, mag - tenzij een raadsbesluit tot onteigening is genomen - gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits daardoor geen grotere afwijking van het bestemmingsplan ontstaat.
- b. Bebouwing als bedoeld onder a mag - tenzij een raadsbesluit tot onteigening is genomen - ingeval van teniet gaan ten gevolge van een calamiteit, worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen 2 jaar na teniet gaan is aangevraagd en mits daardoor geen grotere afwijking van het bestemmingsplan ontstaat.
2. a. Het gebruik van onbebouwde gronden en van bebouwing voor zover dit bij het rechtsgeldig worden van het bestemmingsplan afwijkt van de voorschriften van dit plan, mag worden voorgezet.
- b. Het is verboden, het afwijkende gebruik te veranderen in andere vormen van gebruik, tenzij daardoor geen grotere afwijking van het bestemmingsplan ontstaat.

Artikel 7

Algemene vrijstellingen

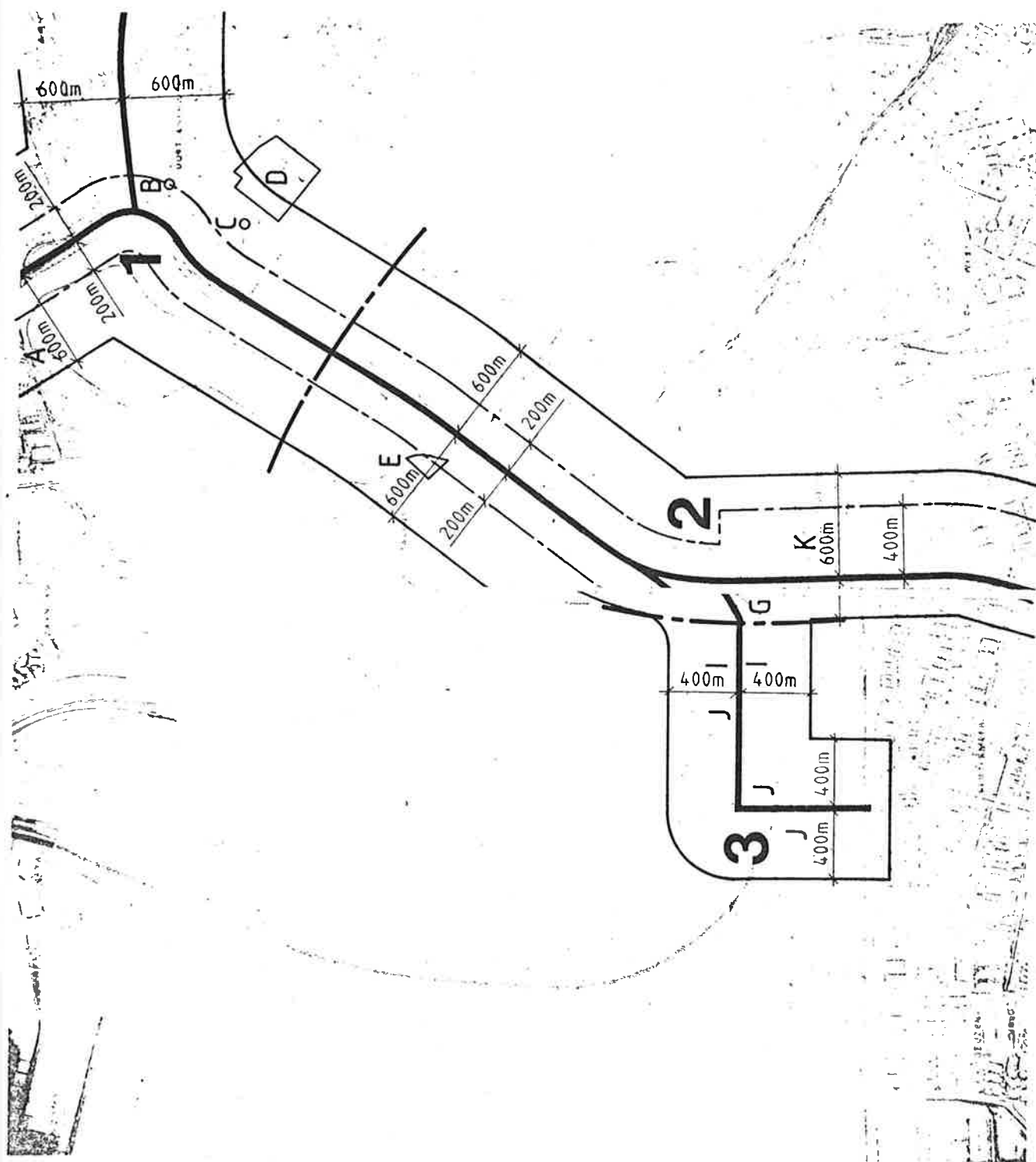
Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de voorschriften van dit bestemmingsplan, in diër voege, dat:

- a. in het plangebied worden gebouwd: gebouwen ten behoeve van de openbare dienst (maximumbouwhoogte 3.50 m maximumvloeroppervlakte 15 m²) alsmede andere bouwwerken, zoals gedenktekens, plastieken, vrijstaande muren, straatmeubilair, steigers, mits hiertoe gezamenlijk niet meer dan 2% van de totale oppervlakte van het plangebied wordt aangewend;
- b. het in belang van een juiste groepering van de onderscheidene bebouwing afwijking van de bestemmingsgrenzen wordt toegestaan tot ten hoogste 2 m;
- c. binnen de bestemming "Verkeersareaal", waarbij de maximumbouwhoogte van 10 m als bedoeld in lid 2 van artikel 3 veranderd mag worden in een maximumbouwhoogte van 30 m.

Artikel 8

Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 5, lid 1, en artikel 6 lid 2 onder b, wordt aangemerkt als een strabaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.



Overzicht waar akoestisch onderzoek is verricht

